

Мста-1977

Поход по Мсте был учебно-тренировочным мероприятием, проводившимся в рамках Школы руководителей походов 1-3 к.с. при Клубе туристов Бабушкинского р-на г.Москвы, где я был инструктором. Не знаю, как сейчас, но в то время Мста была крайне популярной для весеннего сплава рекой. В апреле туристов там было так много, что на прохождение таких известных порогов, как «Лестница», порой выстраивались целые очереди из судов. Мы шли Мсту в основном на байдарках, но в составе группы были также ПСН и камерный плот.

Стояла типичная для апреля погода – то солнышко выглянет, то тучки набегут, то дождик капнет. Я шел на своем «Салюте» с одной из слушательниц моего отделения, которая была «матросом». Препятствия Мсты не представляли никакой особой сложности. Исключение составлял, пожалуй, знаменитый пор. «Лестница», где поперек всего русла реки лежит плита, с которой вода низвергается красивым и мощным дугообразным сливом, образуя приличную «бочку», которую пройти на байдарке не так просто, как кажется. Река здесь довольно широка, поэтому порог может проходить одновременно несколько экипажей. Сколько переворотов мы видели, пока стояли у «Лестницы» - не счесть! Было даже несколько «синхронных» переворотов, когда «килялись» два экипажа одновременно. Такому высокому показателю оверкилей способствовали те обстоятельства, что на Мсту шло множество новичков, не готовых к прохождению порожиистой реки.

Поскольку у нас была школа, мы подготовились к сплаву серьезно. Все суда были оборудованы как положено, имели обвязки, спас. концы для страховки с воды и т.д. Слушателям было многократно и подробно разъяснено, что и как делать в случае переворота, как осуществлять страховку. Наши экипажи были полностью готовы к сплаву, поэтому «Лестница» была пройдена нами, если не ошибаюсь, без оверкилей. Несколько странновато и одиноко среди скопища байдарок смотрелся наш плот, который, тем не менее, также преодолел «Лестницу» без каких-либо проблем. ПСН чувствовал себя в пороге хуже – мощный обратный вал притормозил его в сливе, и экипажу пришлось изрядно поработать, чтобы преодолеть сопротивление воды.

Перед прохождением моей байдарки, я объяснил своему «матросу», что пройти порог не сложно – для этого надо идти с вещами, чтобы судно имело достаточную массу, набрать перед сливом максимальную скорость и точно зайти в слив, нацелившись носом байдарки на вал. Мы выполнили этот маневр почти идеально, «прострелили» стену воды, окунувшись туда «по шейку», прошли еще метров 50 и причалили к левому берегу, где встали на страховку. Не успели мы отдышаться и вытереть брызги с лица, как увидели, что в пороге перевернулась очередная байдарка. Из нашей она школы, или «чужая» - было не ясно. Но это не важно – если кто-то терпит аварию, надо его спасать. Мы налегли на весла и рванули наперерез плывущему вверх дном судну. Рядом с байдаркой был один из членов экипажа, второго, похоже, оторвало от лодки в сливе. Человек был нам не знаком, т.о. байдарка была не из нашей школы.

Я зацепил карабин, прикрепленный к спас.концу нашей байдарки, за обвязку перевернутого судна, и мы устремились к берегу, на чалку. Но не тут-то было! Не успели мы преодолеть и половины расстояния, отделявшего нас от спасительной суши, как сзади последовал сильный рывок, едва не перевернувший наш боевой «Салют». Оказалось, что аварийная байдарка, быстро наполнившись водой, сработала, как водяной парус. Погрузившись полностью в воду, она стремительно помчалась вниз, увлекаемая сильным течением. Похоже, экипаж не до конца подготовил свое судно к сплаву и не предусмотрел достаточного количества емкостей с воздухом, обычно размещаемых в носу, корме и под бортами судна, для повышения его плавучести. Мы

стали изо всех сил грести, держа байдарку под небольшим углом к берегу и пытались компенсировать силу течения, чтобы заставить струю маятником сместить нас берегу. Минут через 5 отчаянной работы, мы действительно приблизились к берегу, но скорость там была настолько высока, что зачалиться не было никакой возможности. Я крикнул человеку с аварийной байдарки, чтобы он шел к берегу, и он последовал моему совету. Мы же, продолжая держаться носом против течения и интенсивно работать, выжидали подходящий для чалки момент.

Так мы проплыли еще пару километров, после чего почувствовали, что наши силы уже на исходе. Было очевидно, что спас.работы слишком затянулись, перспективы их успешного завершения неясны, а дальнейшее продолжение становится уже опасным для нас самих. Похоже, разумным решением будет отцепить лодку, поскольку ее экипаж в безопасности, на берегу, а байдарка – это так, кусок железа и немного резины. Жалко, конечно, но купят ребята, в конце концов, новую лодку, и в следующий раз оборудуют ее как следует.

И я решил завершить спас.работы. За туго натянутый репшнур, я с трудом подтянул лодку к себе (точнее, нас к ней) и отцепил карабин. Байдарка тут же скрылась под водой, как будто была наполнена камнями. Мы зачалились, вылезли на берег и рухнули на пробивающуюся из-под земли молодую травку, жадно лоя ртом воздух. На берегу было хорошо – дул весенний ветерок, наполненный запахами оживающей после зимы природы, щебетали веселые птички, бесшумно и гордо (ведь победа осталась за ней) катила куда-то свои воды Мста...

Отдышавшись, мы стали размышлять, как быть дальше. То ли оставаться здесь и ждать, пока подойдет школа, то ли отправить кого-нибудь вверх для связи – уж слишком далеко мы ушли вниз от «Лестницы». Тут появился бегущий человек, который оказался членом экипажа аварийной байдарки. Пришлось «обрадовать» его невеселым известием о том, что его байдарка ушла вниз по реке в подводном состоянии. Он поохал, поахал, но в целом принял факт потери любимого судна стоически. Делать ему здесь были больше нечего, поскольку байдарку, двигаясь дальше по берегу, найти он вряд ли сможет. Он засобирился назад, к своим, и мы попросили его сообщить нашей группе, что мы ждем их здесь.

Вскоре подтянулась наша школа, и мы двинулись дальше. А еще через несколько километров, сплав по Мсте был закончен.